

5.2. 2019

ADFC München fordert Altstadt-Radring

Die Radinfrastruktur am Altstadttring ist größtenteils veraltet, deutlich unterdimensioniert, mehrfach unterbrochen und teilweise weder sicher noch komfortabel nutzbar. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) München fordert deshalb den Bau eines durchgängigen, komfortablen und sicheren Altstadt-Radlring, auf dem Radlerinnen und Radler jeden Alters mit Vorrang und „Grüner Welle“ sicher, zügig und stressfrei unterwegs sein können. Er soll als zentrale und leistungsfähige Drehscheibe mit Radschnellweg-Charakter die radialen Radachsen und geplanten Radschnellwege verbinden und die Altstadt vom Durchgangs-Radverkehr entlasten.

München, 5.2.2019 – Der Radverkehrsanteil in München erhöhte sich in den vergangenen Jahren stetig auf heute 18 Prozent und wächst weiter. Münchnerinnen und Münchner radeln häufiger und längere Strecken, viele treten das ganze Jahr über in die Pedale. Mit dem E-Bike-Boom geht es zudem rasanter zu auf den Radwegen. Und die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrads – etwa als Lastenrad oder Kindertransportmittel – erfordern mehr Platz. Die Radverkehrsinfrastruktur in München ist jedoch nicht im gleichen Maß mitgewachsen. Auch angesichts von Bevölkerungswachstum, drohendem Dauerstau, Klimawandel und der Luftreinhalteproblematik ist eine weitere Förderung und Steigerung des Radverkehrs dringend angezeigt. Der ADFC München fordert deshalb mit dem Bau eines Altstadt-Radlring die Schaffung einer adäquaten, sicheren und leistungsfähigen Radverkehrsinfrastruktur.

Anforderungen an Radwege des Altstadt-Radlring

Am Altstadttring sollen beidseits durchgehend geschützte Radwege entstehen. Sie sollen eine Regelbreite von 2,50 Meter haben und breit genug für Überholmanöver sein, damit auch Radlerinnen und Radler mit Anhänger oder Lastenrad stressfrei ihr Ziel erreichen können. Bei genügend breitem Straßenraum soll die Breite bis zu 3 Meter betragen, mindestens jedoch 2,30 Meter. In allen Fällen sind ausreichende Sicherheitsabstände von mindestens 0,5 bis 1 Meter zum fahrenden oder haltenden/parkenden Autoverkehr zu schaffen. Diese Radwege sind aus Sicht des ADFC grundsätzlich so zu gestalten, dass Kraftfahrzeuge durch bauliche Maßnahmen daran gehindert werden, sie zu befahren oder auf ihnen zu halten oder zu parken. Außerdem müssen sie eine ebene Oberfläche haben, also frei von Absätzen, Bordsteinen, Wurzelaufbrüchen usw. sein und so komfortables radeln ermöglichen. Zur Vermeidung von Abbiegeunfällen müssen Radlerinnen und Radler eine gute Sicht auf das Verkehrsgeschehen an Kreuzungen und Ein-/Ausfahrten haben und selbst gut gesehen werden. Vorrang und eine „Grüne Welle“ für den Radverkehr sollen zügiges Vorankommen ohne ständiges und anstrengendes Stopp & Go ermöglichen. All diese Bedingungen sind Voraussetzung dafür, dass alle Radfahrenden – auch Kinder, gesundheitlich Eingeschränkte und ältere Menschen – schnell, sicher, entspannt und bequem unterwegs sein können. Dafür müssen die einzelnen Abschnitte des Altstadttrings grundlegend umgestaltet und zu einem durchgängigen Altstadt-Radring ausgebaut werden.

Neuverteilung des Verkehrsraumes erforderlich

Um den geänderten Anforderungen des Radverkehrs zu genügen, ist es notwendig, den für den Kfz-Verkehr überdimensionierten Verkehrsraum des Altstadtrings gerechter zu verteilen. Es müssen Kfz-Spuren als Radwege umgenutzt und Einbahnstraßen eingerichtet werden. Diese weitreichende Neugestaltung des Altstadtrings bringt allen Verkehrsteilnehmern – auch Autofahrern – Vorteile: *„Der Radring bündelt den Radverkehr, erhöht dessen Kapazität und Sicherheit und bringt so mehr Menschen aufs Rad. Er trägt zur Verflüssigung des Verkehrs insgesamt bei und führt zu positiven Auswirkungen auf die Luft- und Lebensqualität“*, erläutert Andreas Groh, stellvertretender Vorsitzender des ADFC München.

Konzept für die einzelnen Straßenabschnitte

Der ADFC München hat den Altstadtring in zehn Straßenabschnitte unterteilt und für jeden ein detailliertes Verkehrskonzept erarbeitet, das die spezielle Ausgangslage und Herausforderungen darstellt sowie konkrete Lösungen und Maßnahmenvorschläge enthält (siehe Anlage).

Die Zukunft der Mobilität

Metropolen wie Paris, London, Kopenhagen und New York machen längst vor, wie moderne Verkehrspolitik aussieht: Sie schränken den innerstädtischen Autoverkehr ein und setzen verstärkt aufs Rad. Das Beispiel New York City zeigt, dass die Anlage von geschützten Radfahrstreifen und Radwegen die Verkehrssicherheit erhöht und den Radverkehr als umweltverträgliche Verkehrsart fördert, ohne den motorisierten Verkehr auszubremsen. Auch Münchens Oberbürgermeister Reiter brachte vor kurzem die „autofreie Altstadt“ wieder ins Gespräch. Der Grund: Der tägliche Autoverkehr in der Münchner Innenstadt ist mit all seinen negativen Auswirkungen längst am Limit. Ein Altstadt-Radring ist daher ein wichtiger Baustein für mehr Lebensqualität in der Stadt. Denn alle Beispiele belegen: Gute Radwege motivieren die Menschen, Rad zu fahren. Andreas Groh ergänzt: *„Beim Mobilitätshearing am 30. Januar haben sich OB Reiter sowie SPD, Grüne, ÖDP und Linke – und damit eine Stadtratsmehrheit – klar für eine menschengerechte Aufteilung des Straßenraums und die deutliche Reduktion von Kfz-Fahrspuren und Parkplätzen ausgesprochen. Mit unserem konkreten Vorschlag für einen Altstadt-Radring hat die Stadt die Gelegenheit den warmen Worten schnellstmöglich Taten folgen zu lassen.“*

Kontakt für Rückfragen

Bei Rückfragen können Sie sich gerne an uns wenden:

Andreas Groh, stv. Vorsitzender ADFC München

andreas.groh@adfc-muenchen.de

Mobil: 0176-23505650

Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit bundesweit mehr als 175.000 Mitgliedern, davon mehr als 27.000 in Bayern und über 7500 in München, die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.